

985 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va. Alors, il me reste à vous remercier. J'inviterais maintenant monsieur Bumbaru, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur.

990 **M. DINU BUMBARU :**

995 Madame la présidente, Madame et Monsieur le commissaire, on ne vous a pas, d'emblée on ne vous a pas transmis un mémoire. C'était pour se prémunir contre le risque d'être grillé par notre ancien président monsieur le commissaire Hanna. Donc, on transmettra une note simplement.

1000 Il y a un certain nombre de points qu'on souhaite communiquer dans cette consultation. Tout d'abord, notre intérêt pour le site relève d'à peu près une trentaine d'années d'intervention sur des dossiers particuliers. Qu'on mentionne la question du Vieux Port, qu'on mentionne également, par exemple, les travaux prévus par le CN sur le pont Victoria, qu'on mentionne plus récemment la reconstruction et la déconstruction du pont Samuel-de-Champlain, enfin le premier, construction, le deuxième, déconstruction de Champlain. Notre participation à des comités divers et également un certain nombre de résolutions de notre assemblée générale qui touche à ce secteur-ci, la Pointe-du-Moulin en particulier, mais également les modèles
1005 d'investissement, les modèles de gouvernance et les besoins d'intervention sur le cadre plus général du patrimoine industriel, qu'on connaît comme étant un des grands piliers de l'identité métropolitaine, qui est très présent dans ce dossier-là. Mais qui est également présent à Lachine-Est où l'Office a mené une consultation dont on a apprécié beaucoup les recommandations sous l'angle du patrimoine, de même que celui de l'Assomption où les thèmes
1010 sont relevés. Mais également le secteur des Faubourgs où c'est un élément peut-être un petit peu, je ne veux pas dire périphérique, quand même le site de Molson est particulièrement important, mais le thème des Faubourgs n'était pas centré là-dessus.

Alors, c'est juste pour vous dire que notre intervention aujourd'hui s'inscrit là-dessus.

1015 Par souci de transparence, on tient à mentionner que Héritage Montréal a accepté des
invitations à participer à des processus qui affectent ce territoire. Ce n'est pas dans le sens
négatif, mais par exemple le processus de planification d'un plan directeur pour le secteur Vieux-
Port, Pointe-du-Moulin. C'est une invitation qui venait du gouvernement fédéral et en particulier
de la Société immobilière du Canada. Et nous avons également participé aux travaux associés à
1020 l'appel d'offres de propositions pour la Pointe-du-Moulin. C'est un processus qui est encore en
cours, avec un s à cours, bien sûr. Parce que je ne pense pas que ça soit devant les tribunaux.

Nous avons eu des contacts avec bien entendu les Forges de Montréal également.
Héritage Montréal s'est déclaré ami des Forges et nous avons eu un évènement à l'occasion de
1025 la projection du documentaire « Fondation », qu'on invite la commission à regarder avec plaisir et
attention. Mais également avec les citoyens résidents d'Habitat 67 ainsi que la compagnie ADM,
qui va présenter un mémoire devant la commission.

Également, il y a une dizaine d'années, nous avons eu des contacts avec l'entreprise
1030 Devimco qui est également, je crois, inscrite sur la liste des mémoires à entendre par la
commission. C'était dans le cadre du projet Griffintown. Et c'est à cette époque-là qu'on a vu
poindre ce qu'on appelle aujourd'hui un peu un anti-modèle de développement, donc un contre-
exemple.

Et on espère que la démarche qui touchera le projet Bridge-Bonaventure sera
1035 compensée par une démarche exemplaire de renouveau d'un territoire complexe, qui est un
territoire un peu oublié, parce que certains disent enclavé, on pourrait dire incompris aussi.

Mais à l'époque on avait dégagé du dossier Griffintown un certain nombre de principes
qui nous servent également aujourd'hui à évaluer des propositions comme celle-ci : un, la
1040 pertinence, recevabilité ; le deuxième, c'est la prise en compte du patrimoine et du contexte ;
troisième, c'est l'exemplarité du processus; quatrième, l'innovation qui nous semble très
importante, et le cinquième, la notion de lègue. On parle beaucoup de LEED, de développement
durable et tout ça, de transition écologique.

1045 Mais nous, cette notion de lègue est particulièrement importante puisqu'on parle d'un
territoire qui éventuellement va trouver un horizon sur deux ou trois décennies. Ce qui est donc le
relais des générations. Et comment est-ce qu'on pourrait imaginer une gouvernance aussi bien
que des propositions qui sont capables de tenir le coup malgré les tempêtes, les turbulences et
les différentes circonstances. C'est un élément sur lequel on voudrait faire certaines
1050 recommandations à la commission.

Nous sommes également sur un comité qui accompagne CDPQ Infra dans le cas du
projet du REM. C'est un comité qui a été mis sur pied en s'inspirant un peu de l'exercice mené,
on doit dire, avec grande satisfaction, de notre point de vue, pour le pont Champlain, le nouveau
1055 pont, c'est-à-dire un comité qui a accompagné les autorités et les consortiums dans
l'amélioration de l'architecture et de l'intégration urbaine, afin que l'ouvrage d'art soit digne du
Saint-Laurent. C'est un défi que nous avons lancé, qui a été repris par le gouvernement fédéral.

Dans le cas du REM, la situation est un peu différente et je dois dire que le comité en
question ne se préoccupe apparemment que de l'architecture des stations. Et ce qui explique le
passage un peu désastreux qu'on a observé au-dessus du canal Lachine avec des ouvrages,
dont les conséquences sur ce lieu historique national absolument exceptionnelles, sont
malheureusement très difficile à réparer maintenant. On parle des grandes poutres, ça obstrue
tout le paysage. Ce n'est pas immédiatement dans le périmètre, mais comme le REM est
1060 mentionné dans les documents de la présente consultation, on tient à mentionner ça que
souvent on met l'attention sur des objets construits que sont les stations, puis on oublie le lien
entre elles, qui a aussi une dimension architecturale, urbanistique et paysagère.
1065

Nous avons peut-être trois commentaires à formuler ici. Le premier tient au territoire. On
1070 a eu beaucoup de mal à comprendre c'est quoi ce territoire-là, puis ce n'est pas la première fois
que ça arrive. Alors, on suggérerait à la commission de prendre en considération cette idée de
recommander des pratiques pour définir des territoires d'étude qui soient plus concrets, plus
tangibles et moins des espèces d'assemblage, découpages administratifs, qui sont certainement
très convenable à certains égards, mais qui dans ce cas-ci, comprennent des choses, en

1075 excluent d'autres. Il y a une moitié d'un vaste territoire ferroviaire qui est considéré, pas l'autre. Il y a beaucoup d'interrogations. Les termes disparates, étranges et hétéroclites sont revenus dans les discussions qu'on a eues à ce niveau-là.

1080 Et c'est autant au niveau du périmètre, comme je viens de vous le décrire, où on se retrouve avec aussi bien le pont de L'Île-des-Soeurs et le pont de la Concorde dans un même périmètre avec le pont Wellington quasiment. Donc, c'est dur à saisir pour le commun des mortels. Je pense qu'on a des génies dans nos administrations qui ont cette capacité de science, omniscience, mais pour le public il faut pouvoir être convaincant. Et c'est les mêmes commentaires qu'on avait fait dans certains découpages comme ceux du Quartier des spectacles qui faisaient remonter le Quartier latin au coin de Sherbrooke et Bleury ou encore du
1085 secteur des Faubourgs qui était également des réalités très, très différentes, qui étaient réunies comme dans un même document.

1090 Alors, c'est une suggestion qui nous semble un petit peu plus placée en amont. On approche des consultations sur le plan d'urbanisme. Donc, peut-être d'introduire des critères de réalisme, non pas socialistes, mais urbains et géographiques. Ça nous semblerait important.

1095 L'autre considération c'est celle pour ce patrimoine complexe et vivant du territoire. On a entendu précédemment parler des Forges de Montréal. Nous déclarons notre intérêt et notre appui. On a entendu parler de cette notion d'artisans et de produits. Ça nous semble très important, mais il nous semble aussi qu'on doit, à notre avis, ne pas oublier la fonction meunière.

1100 Nous on a combattu pour sauver l'enseigne Five Rose, mais ce n'était pas une enseigne dépourvue de sens, parce que déconnectée de sa fonction ancienne et semble d'autant plus intéressant que sur l'ensemble historique et patrimonial que constituait le canal Lachine et son complexe productif, industriel, la minoterie, à cet endroit comme entreprise vivante et la dernière de celles qui subsistent, qui ont justifié non seulement la construction d'un canal, mais surtout l'attribution, dès 1938, d'une reconnaissance comme lieu historique national associé au berceau

1105 de l'industrialisation. Les fonderies sont parties, le textile est parti, beaucoup de choses ont disparu. Or, il reste la minoterie.

On est toujours ouvert à des commentaires scientifiques de certains, des membres de la commission, bien entendu.

1110 Pour nous également le pont Victoria est un objet qui est peut-être de génie civil, remarquable, mais c'est tellement un lieu vivant. Alors, comment est-ce qu'il est connecté au reste? Est-ce qu'il y a d'autres choses à faire avec lui que faire passer des voitures et des trains? C'est un patrimoine vivant. Évidemment, toute la relation avec l'eau qui a été soulevée dans les propositions, les cinq orientations, les cinq principes qui sont avancés, on les trouve très
1115 intéressants. On les appuie pour la plupart, mais on pense que ça serait intéressant qu'on essaye de les ramasser aussi dans une notion d'identité du territoire, non seulement ce territoire est disparate et hétéroclite. Or, il y a là-dedans des géants assez formidables, toute l'emprise ferroviaire.

1120 Et comme on l'amenait devant la commission qui s'est penchée sur le cas de Lachine-Est, il y a plusieurs façons de reconverter ces grandes emprises industrielles et il nous semble qu'il soit important que le génie de ces endroits ne soit pas uniquement gardé sous forme d'un aiguillage ici, un sémaphore ailleurs et puis deux, trois bancs en forme de rail de chemin de fer, mais aller un petit peu plus loin.

1125 Ça, c'est un challenge pour les gens qui vont travailler sur l'avenir. Et c'est la troisième recommandation. Il nous semble que pour nous, ce territoire-là ou ces territoires dans un forfait ramassé comme ça, mais ça nous semble pour la plupart une opportunité pour inventer quel serait un quartier de demain qui soit un quartier montréalais. Pas un quartier danois ou catalan
1130 ou américain, californien, mais un quartier qui soit enraciné dans la réalité montréalaise. On a des quartiers qui sont parmi les plus remarquablement montréalais. Juste à côté, l'espèce de coin de Pointe-Saint-Charles qui est exclu du périmètre, mais c'est des lieux qu'on peut tout de suite identifier comme montréalais dans leur architecture, dans leur échelle, dans leur texture. Et

1135 comment est-ce que les quartiers du futur peuvent se définir à partir de ça. Dans ce sens-là, on est très sympathique à l'idée des écoquartiers comme principe, non pas la proposition détaillée. On a pris connaissance également des travaux à l'Université de Montréal, qui nous semblent des pistes intéressantes.

1140 Et hier, l'Institut de politique alternative de Montréal, l'IPAM, tenait une table ronde sur la question des quartiers montréalais, les quartiers vivants dans le futur plan d'urbanisme. Mais il y a également des réflexions qui seraient peut-être utiles d'intégrer là-dedans. Ce n'est pas nécessairement à la commission de tout résoudre ça, mais il faut établir un défi pour ce site, parce qu'il est tellement exceptionnel, ce n'est pas juste qu'il y a du stationnement puis de l'électricité puis l'eau chaude à tous les étages. C'est un territoire qui a un caractère tellement
1145 puissant par son histoire, par sa géographie d'abord et par ses opportunités, qu'on a cette opportunité.

Ça nous amène aussi à recommander qu'on réfléchisse à la gouvernance du territoire.

1150 Alors, on a beaucoup vu des exercices comme ceux auxquels la commission prête son attention, menés dans un cadre d'arrondissement ou dans un cadre technique. Il nous semble que peut-être que là aussi il y a une opportunité pour inventer une gouvernance collaborative, mais une gouvernance qui soit efficace, c'est-à-dire ça ne sont pas des délibérations éternelles. Il faut livrer des choses, il faut garder le cap sur une période de 20 ou 25 ans, parce que ça va
1155 prendre ça. Et à notre avis, ça serait intéressant de réfléchir à ça. On a vu, en Europe par exemple, l'idée des grands projets, des sociétés mixtes, certains par l'établissement public, mais quand on parle d'établissements publics à Montréal, on pense que c'est un débit de boisson. Mais en France, ça peut être des sociétés qui peuvent être confiées, des OSBL.

1160 Enfin, il y a une recherche à faire de ce côté-là pour qu'on ne se retrouve pas avec une déconnexion entre la planification puis la mise en oeuvre. Parce que là-dedans il y a une capacité à notre avis d'inventer. Il va y avoir de l'invention nécessaire. Ce n'est pas juste des bâtiments à la pièce qu'on va faire. Il va y avoir des débats sur certains équipements. On n'a pas

1165 de position sur ces équipements en particulier. Il y a toutes sortes de rumeurs qui circulent. Je suis sûr que la commission en aura vent. Mais le sens de cet endroit-là et quelle va être sur 25 ans l'identité de cet endroit. Est-ce que ça aurait été un grand territoire qu'on aura découpé et/ou qu'on aura amplifié et réinventé. À notre avis, on devrait peut-être prendre l'option de l'invention, et donc de se donner cette capacité-là.

1170 Est-ce qu'il y a des éléments plus particuliers qu'on voudrait communiquer à la commission? Oui. La question du patrimoine et des activités industrielles patrimoniales.

1175 On a là un grand ensemble et il y a peut-être lieu de distinguer le patrimoine des transports du patrimoine de l'industrie. Le transport c'est de l'infrastructure, l'industrie c'est des productions. C'est juste pour se dire : est-ce qu'il y a des produits locaux qu'on déplace des choses? Non. Mais avec la farine, avec les Forges, il y a des productions qui peuvent à la limite faire partie de productions dites locales. Mais c'est un élément important plutôt que de faire de la documentation de patrimoine, c'est aussi imaginer l'activation et le soutien aux activités. Il y a des considérations de plus en plus lourdes qui portent sur ces fonctions, avec les urgences climatiques, les questions environnementales. Et on a vu aussi, on perd graduellement Molson
1180 qui est non seulement un lieu fabuleux, mais c'est un lieu productif fabuleux et riche en histoire. Les Molson travaillent fort pour garder une dimension mémorielle à travers des activités, de l'interprétation et comment ça peut se faire dans un secteur comme celui-là. Ça doit faire partie d'une action plus intégrée.

1185 On a des exemples, sans nous préoccuper au point de vue de peser sur des boutons rouges, mais qui nous allument des petites alertes avec le travail qui va se faire sur les hospitalières par exemple. C'est un site très, très différent. On s'entend. L'Hôtel-Dieu puis Bridge-Bonaventure, c'est très différent au niveau de la forme, de la fonction, de la valeur.
1190 Jeanne-Mance n'est pas enterrée dans ce secteur-là. Mais comment est-ce qu'on pourra gouverner la transformation de cela? Et quelle est la part du patrimoine? Est-ce que le patrimoine est un moteur, un motif ou c'est un vérificateur des projets en fin de course?

1195 Alors, nous on pense que le patrimoine, dans un cas comme ça, c'est un moteur. Alors, il faut imaginer d'avoir des instances en patrimoine et en urbaniste qui ont des fonctions motrices, qui sont capables d'amener des projets, de les garder. On a eu dans les années 80 la réalisation de grands projets complexes, par exemple le Bon Pasteur. Parce que la Ville et le gouvernement du Québec avaient formé la Société immobilière du patrimoine architectural. C'était dans les années 80. Est-ce qu'on peut imaginer une instance semblable pour les années 2020? Nous on
1200 croit que oui, mais il faut le mettre quelque part, parce que sinon tout le monde va continuer de travailler un petit projet, une revendication à la fois. Puis on ne va pas avoir quelque chose qui est à la hauteur du défi qui nous est lancé.

1205 Et peut-être un dernier point. C'est celui de l'entrée de ville. C'est mentionné. Nous on appuie cet élément qui est dans le document. On pense que c'est très important. Mais est-ce que c'est une entrée qui est une entrée véhiculaire, une entrée locale. C'est une entrée de métropole. Le travail qui a été fait sur Bonaventure pour créer le boulevard urbain Robert-Bourassa qui est en fait une idée de l'administration Jean Doré. Ça nous prouve à quel point c'est long ces choses-là, à faire, c'est très merveilleux. En plus, ça a été amplifié, un amplificateur de la marche
1210 du 27 septembre avec Greta Thunberg et tout ça. C'était formidable. Comme le mont Royal, au départ. Donc, on a deux grands...

1215 Alors, il me semble que cette entrée de ville ça serait bien. L'idée de déplacer l'autoroute Bonaventure, qui avait été évoquée il y a des années par l'urbaniste et géographe Jean Décarie. Bien, nous semble tout aussi pertinente en 2019 que dans les années 90. Et on espère qu'il pourra y avoir une connexion compréhensible avec la grande promenade que le pont Samuel-de-Champlain offrira bientôt aux cyclistes, mais aussi aux simples personnes qui veulent se promener. Parce que trop souvent on a tendance à transformer des parcours qui peuvent être agréables, inspirants et salutaires, dans des équipements de transport. Et nous, c'est peut-être
1220 pas juste le transport qu'il faut servir, c'est l'esprit et le génie du lieu.

Voilà. C'était quelques points.

LA PRÉSIDENTE :

1225

Merci beaucoup, Monsieur Bumbaru.

M. DINU BUMBARU :

1230

Le paragraphe est un peu long, mais je pense qu'il y a des éléments qui ressortent.

LA PRÉSIDENTE :

1235

De toute façon on va vous lire, j'imagine. Questions?

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

1240

Vous avez, d'entrée de jeu, parlé du territoire. Je sais que vous en avez déjà beaucoup parlé de la définition des territoires qui sont proposés. Dans le cas qui nous occupe, qu'est-ce que vous auriez exclu ou inclus dans le territoire?

M. DINU BUMBARU :

1245

Bien écoutez, nous ce qu'on aurait peut-être renforcé, c'est l'idée de... Je prends ce document, c'est peut-être mauvais pour le verbatim, mais quand même. Pourquoi est-ce qu'on a juste un côté du bassin Peel? Est-ce qu'on peut imaginer faire le tour du bassin Peel? Est-ce que ça peut être... On peut dire qu'entre la France et l'Angleterre et il y a des raisons historiques qui expliquent pourquoi on fait un plan en France puis un plan en Angleterre. Mais le bassin Peel, on est tout à Montréal finalement. Alors, est-ce que c'est un exemple?

1250

L'ensemble de la voie ferrée et des systèmes de voie ferrée, on voit des lignes qui traversent ça. On suppose que c'est parce qu'il y a des différents régimes de propriété qui sont là. Mais est-ce qu'ils ne forment pas un ensemble, ce tout-là. Est-ce qu'on ne devrait pas

1255 réfléchir davantage, non pas comme quelque chose de l'autre côté de la ligne qui s'appellerait le quartier Pointe-Saint-Charles et l'intégrer davantage. La rue Wellington historiquement c'est une des lignes les plus anciennes, pas juste de ce quartier-là, parce qu'on a tendance à oublier que l'histoire montréalaise n'est pas uniquement l'histoire locale. Mais la rue Wellington c'est Maisonneuve qui a traversé ça. C'est des chemins qui définissent la métropole.

1260 Alors, on a l'impression parfois qu'on n'a pas peut-être la culture qu'il faut pour comprendre. On a des magnifiques études. J'ai feuilleté ça, c'était formidable ce qui a été fait pour appuyer. C'est au niveau historique, c'est très bien. Mais peut-être que ça devrait ressortir un petit peu plus.

1265 Et est-ce qu'on a besoin vraiment de mettre le pont de la Concorde qui est quand même signé par un prix de Rome, monsieur Claude Beaulieu et le pont Victoria dans cet exercice? Alors que l'opportunité davantage, qu'est-ce qu'on va faire avec des terrains qui risquent de changer de vocation. C'est clair que Habitat 67, ce secteur-là, on a réussi à le faire classer par le gouvernement du Québec. On imagine qu'il y a même un intérêt international. Mais c'est peut-être, c'est pas lisible. Il faut vraiment expliquer ces territoires-là et ça nous semble être, il y a peut-être économie d'explication qui est faite.

1275 Alors, peut-être on n'a pas lu tous les paragraphes comme il faut. Mais on suppose que si on s'est un peu mélangés, peut-être que d'autres le feront également. Ce n'est pas de l'arrogance, c'est l'expérience.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

1280 Merci.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1285

J'ai une question aussi. Ça concerne votre concept d'entrée de ville et on en parle beaucoup ces temps-ci des entrées de ville, il y en a plusieurs.

M. DINU BUMBARU :

1290

Il y a des sorties aussi.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1295

Les sorties aussi, il ne faut jamais oublier. C'est aussi une sortie. Bon, c'est dans le rétroviseur qu'on regarde peut-être. Et vous avez évoqué aussi le pont Victoria.

M. DINU BUMBARU :

1300

Oui.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1305

Qui, veut, veut pas, est quand même l'entrée de ville numéro 1, du moins sur le plan historique. C'est le premier.

Alors, j'aimerais vous poser, en tant qu'entrée de ville, sachant que le propriétaire est le CN et que le CN, vous vous rappellerez a changé les porte-à-faux.

1310

M. DINU BUMBARU :

Oui, je me rappelle une visite très bien qu'on a eue.

M. DAVID HANNA, commissaire :

1315

Oui. Ils ont mis des grues bon, et ensuite ils ont promis de les enlever, mais finalement ont enlevé le côté est, mais pas côté ouest. Et deuxième décision, le CN a décidé de ne plus peindre le pont Victoria, alors qu'il le refaisait aux dix ans.

1320

Est-ce que vous auriez une recommandation à nous proposer par rapport à cette entrée de ville spécifiquement?

M. DINU BUMBARU :

1325

Bien écoutez, d'abord il faut quand même apprécier le fait que Montréal et Québec subissent le même traitement, puisque là, on n'a pas de jalousie Nordique Canadien. Tous nos ponts du CN sont tous mal peints. C'est très bien, bravo.

1330

Non, mais je pense que ça serait peut-être intéressant, ça aurait été intéressant par exemple d'avoir un document qui parlerait non pas du zonage ou des usages ou des composantes patrimoniales, mais le régime de propriété. Propriété privée, propriété privée avec des lois spéciales, propriété privée ou propriété d'agence gouvernementale. Parce qu'il y a toute une gradation. Le cas de Forges de Montréal est particulièrement complexe, mais c'est un indice d'un territoire qui est ancien. Il y a des remblais sur fond de rivière et tout ça. Ça serait intéressant de comprendre le foncier de cet endroit-là.

1335

1340

Par rapport à la question de l'entrée de ville, qu'est-ce qui peut être fait? Est-ce qu'on est peut-être dépendant du CN ou est-ce qu'il peut y avoir des aménagements qui peuvent être faits. La Société des ponts Jacques-Cartier, Champlain, manifeste une volonté de faire quelque chose de bien, le bord de l'eau. Est-ce qu'on a besoin de travailler sur le pont en terme d'éléments... On sait, c'était à l'époque, rappelez-vous, la question se posait, notamment sur les balustrades qui étaient à l'origine des balustrades en métal riveté croisé, donc en soi un bel ouvrage de ferronnerie. C'est intéressant pour les Forges de Montréal, ça pourrait même montrer une

1345 illustration qu'on peut même faire des ponts en fer forgé et riveté aussi. Mais où est-ce qu'il peut y avoir des points de vue. Quel est l'accès, il va y avoir un effort sur le Black Rock. Est-ce qu'il peut y avoir un circuit du domaine public?

1350 La Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles a mené des explorations pour aller voir le pont Victoria de plus près, pour faire des visites, expliquer ça aux citoyens. Mais je pense qu'on tient presque de l'expédition que de la promenade. Alors, est-ce que les aménagements de trottoirs, de pistes cyclables peuvent être connectés de sorte que l'entrée. Mais est-ce qu'on parle d'une entrée de ville. Je vois que l'entrée de ville elle est presque à Saint-Lambert à partir de ce moment-là. Et aussi, sur le domaine municipal, elle est au parc Jean-Drapeau, puisque le pont Victoria touche au domaine du parc Jean-Drapeau.

1355 Donc, la Ville de Montréal a un contact, deux extrémités. Il y a peut-être un travail à faire de ce côté-là, à travers des observatoires, des plateformes, simplement pour mettre en valeur ça et le rendre un peu plus accessible.

1360 Sur la partie qui longe l'eau, c'est sûr qu'on n'est pas dans une entrée typique, comme dans une maison. Vous avez la rue, un trottoir droit et la porte. C'est des courbes, des tracés sinueux. Si on recule, il faudrait penser à contrôler la végétation, à la placer au bon endroit pour éviter qu'on se retrouve à créer un panorama qu'on obstrue immédiatement en plantant des arbres, parce que ça paraît bien.

1365 La place de l'art public. Est-ce que l'entrée peut être, même si on n'a pas le droit de toucher à la peinture du pont du CN, est-ce qu'on peut imaginer de l'art public qui pourrait même travailler à partir de ces textures de matières industrielles. On a vu combien de magnifiques oeuvres au centre-ville de Chicago il y en a, comme dans des zones industrielles reconverties.

1370 On en a au Mexique, on en a au Brésil, on en a en Allemagne bien entendu, aux Pays-Bas où on utilise le métal qui prend une patine de rouille. Je ne dis pas qu'il ne faut pas encourager le CN à ne pas peindre des infrastructures, mais au moins qu'on ne se retrouve pas

1375

avec des oeuvres en marbre blanc puis à côté quelque chose qui a l'air du diable, passez-moi l'expression.

1380

Alors, ça va demander un concept d'aménagement qui est un peu raffiné et ça pose également la question, est-ce que... Et là, on apprend le décès de Roger Taillibert dont on connaît une partie du combat étant celui entre les architectes et les ingénieurs. Mais comment dans un site qui est si dominé par le génie civil, le génie ferroviaire puis le génie industriel, on pourra voir aussi un génie du lieu auquel participe l'architecture et le paysage. Je pense qu'il y a moyen de le faire. Ça serait un bel endroit dans le fond, pour y réussir. On y a réussi avec le pont Samuel-de-Champlain à bien des égards.

1385

Alors ici, il ne s'agit pas de construire quelque chose de neuf, mais de le transformer et ça nous semble possible.

LA PRÉSIDENTE :

1390

Alors, merci beaucoup, Monsieur. J'inviterais maintenant monsieur Michaud, s'il vous plaît.

M. ÉRIC MICHAUD :

1395

Bonjour, Madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1400

Bonjour, Monsieur.